CONVENZIONI

FRA LA

AMMINISTRAZIONE DELLE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

E LA SOCIETÀ DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

CONVENZIONI

FRA LA

AMMINISTRAZIONE DELLE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA

E LA SOCIETÀ DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

1.° — Esercizio della tratta di linea dalla Stazione internazionale di Luino alla frontiera Italo-Svizzera presso Pino.

2.° — Uso comune della Stazione internazionale di Chiasso.

3.° — Uso comune della Stazione internazionale di Luino.

4.° — Scambio del materiale ruotabile.

INDICE

CONVENZIONI

FRA LA

AMMINISTRAZIONE DELLE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA
E LA SOCIETÀ DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

APPENDICI

CONVENZIONE

pell'esercizio della tratta di linea dalla Stazione internazionale di Luino alla frontiera Italo-Svizzera presso Pino

---

A tenore delle prescrizioni contenute nell'Art. 5 del Trattato internazionale stipulato a Berna fra l'Italia e la Svizzera in data 23 dicembre 1873, l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, rappresentata dal proprio Direttore dell'esercizio, Ingegnere M. Massa, salvo l'approvazione del suo Consiglio d'Amministrazione, e la Società della Ferrovia del Gottardo rappresentata dalla Direzione, con autorizzazione del suo Consiglio di Amministrazione, in data del 29 ottobre 1881, le due parti, con riserva della sanzione governativa, come è fissato all'Art. 5 del Trattato suddetto, hanno convenuto che l'esercizio della tratta di linea dalla stazione di Luino alla frontiera presso Pino sarà effettuato nei modi fissati dalla presente Convenzione.

Art. 1.

L'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo assume l'intero esercizio delle corse sul tronco fra la Stazione internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino per conto dell'Alta Italia conformemente alle seguenti disposizioni.

All'incontro l'Amministrazione dell'Alta Italia provvederà a proprie spese all'intero servizio di stazione, di sorveglianza e di manutenzione della linea del suddetto tronco.

Art. 2.

Il servizio delle corse da farsi dall'Amministrazione delle Ferrovie del Gottardo comprende:

La somministrazione e la manutenzione del materiale ruotabile occorrente per la formazione dei treni, la messa a disposizione del personale occorrente per la scorta dei treni, la somministrazione degli attrezzi necessarii per il segnalamento dei treni, la fornitura del materiale e degli oggetti di consumo necessarii per l'illuminazione, il riscaldamento e la pulitura, nonchè per l'untura delle locomotive e dei vagoni, e la somministrazione degli stampati, ecc., che hanno relazione alla spedizione dei treni.

Art. 3.

Il servizio di stazione da farsi dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia comprende:

Tutte le operazioni relative alla spedizione ed al ricevimento dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani, delle merci e del bestiame, la trasmissione dei telegrammi, il movimento dei treni, la sorveglianza della stazione, l'illuminazione, il riscaldamento e la pulizia degli uffici e dei locali di aspetto, l'illuminazione degli accessi alla stazione ed ai binarii, la somministrazione e la manutenzione dei mobili occorrenti per il servizio di stazione e di spedizione, ecc.

Art. 4.

Il servizio di sorveglianza e di manutenzione della linea da farsi dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia comprende quanto occorre per la sicurezza della libera circolazione dei treni, il servizio delle barriere, la visita, la manutenzione ed i ristauri della sede stradale, delle opere d'arte, della linea telegrafica, dei fabbricati, dell'armamento, delle siepi e steccati, degli apparecchi meccanici nelle stazioni, la provvista e la manutenzione degli attrezzi necessarii per il servizio di sorveglianza e di manutenzione, specialmente degli attrezzi per il segnalamento dei treni, lo sgombro della neve e del ghiaccio dalla ferrovia, in quanto questo sgombro non debba aver luogo coi caccianeve, la richiesta dei quali sarà fatta dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia all'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo, rispettivamente dal Capo stazione di Luino al Delegato della Ferrovia del Gottardo ivi.

Art. 5.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia non farà circolare nessun treno proprio sul tronco da Luino sino alla frontiera Italo-Svizzera presso Pino, ad eccezione dei treni di materiali eventualmente occorrenti per la manutenzione della linea e dei treni di soccorso da mettersi a disposizione della Ferrovia del Gottardo (Art. 7).

Art. 6.

Quando occorresse all'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia di effettuare dei treni di materiali, dovrà avere prima luogo fra essa e quella della Ferrovia del Gottardo un accordo, specialmente per gli orarii da osservarsi, per la durata dei trasporti di materiali, ecc., ecc.

Tali treni dovranno essere regolarmente scortati da un Agente della Ferrovia del Gottardo, il quale prenderà posto sulla locomotiva a spese della Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Le locomotive ed i vagoni occorrenti pei treni di materiali, nonchè il personale necessario per il servizio degli stessi verranno forniti dall'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Art. 7.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia metterà a disposizione, dietro richiesta che venisse fatta dal personale della Ferrovia del Gottardo al Capo stazione di Luino, macchine, veicoli ed eventualmente anche personale di soccorso, che si trovassero disponibili in Luino, quando accadessero degli accidenti sul tronco fra la stazione internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino, che cagionassero delle interruzioni di esercizio. Le macchine di soccorso saranno servite dal personale delle Strade Ferrate dell'Alta Italia, e per quanto è possibile sotto la sorveglianza di una scorta della Ferrovia del Gottardo.

Per siffatte prestazioni l'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo rimborserà a quella dell'Alta Italia le spese di costo in valuta metallica dopo che la stessa avrà presentato il suo conto.

Art. 8.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia è autorizzata a percorrere, per i bisogni della manutenzione, il tronco fra la Stazione internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino in ogni tempo, senza previo avviso all'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo, coi propri carrelli, sotto l'osservanza delle prescrizioni adottate dall'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo circa alla circolazione dei medesimi.

Art. 9.

Per il servizio delle corse sul tronco fra Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino, esclusa però la Stazione internazionale di Luino, valgono i segnali in vigore sulla Ferrovia del Gottardo.

In questo tronco valgono pure, per la composizione e per la circolazione dei treni, le prescrizioni in vigore sulla Ferrovia del Gottardo.

Art. 10.

La polizia ferroviaria della linea sarà fatta per cura degli Agenti dell'Alta

Italia. Quella sui treni sarà esercitata dal personale della Ferrovia del Gottardo colle norme in vigore sulle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Art. 11.

Sul tronco fra la Stazione internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino saranno applicate le tariffe e condizioni di trasporto in vigore sulla rete dell'Alta Italia.

Art. 12.

L'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo comunicherà sempre per tempo a quella dell'Alta Italia le prescrizioni emanate ed ancor da emanarsi sui segnali e sulla circolazione dei carrelli. Per contro l'Amministrazione dell'Alta Italia darà per tempo comunicazione a quella della Ferrovia del Gottardo delle disposizioni emesse e da emettersi sull'esercizio e sulla polizia ferroviaria, nonchè delle condizioni di trasporto per i viaggiatori, i bagagli, i cani, le merci ed il bestiame.

Art. 13.

Il personale delle due stazioni di Maccagno e di Pino situate sul territorio italiano, nonchè il personale di sorveglianza e di manutenzione del tronco fra la Stazione internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino apparterrà e dipenderà dall'Amministrazione dell'Alta Italia ed il personale di servizio ai treni su questo tronco apparterrà e dipenderà dalla Amministrazione della Ferrovia del Gottardo.

Resta però inteso che il personale dei treni della Ferrovia del Gottardo, sintantochè si trattiene coi treni nelle stazioni di Maccagno e di Pino, dovrà osservare gli ordini dei Capi di queste stazioni.

Art. 14.

In ciò che riguarda il movimento dei convogli l'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo è autorizzata a mettersi in diretta relazione coi Capi delle Stazioni di Maccagno e di Pino, i quali saranno tenuti a dare ogni informazione che venisse richiesta da parte dell'Amministrazione delle Ferrovie del Gottardo in merito alla circolazione dei treni, e si conformeranno alle disposizioni prese.

Art. 15.

Le trasgressioni e le irregolarità di cui si rendessero colpevoli gli Agenti dell'Alta Italia nell'esercizio delle loro funzioni sul tronco fra la Stazione internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino saranno denunciate all'Amministrazione dell'Alta Italia da quella della Ferrovia del Gottardo e la prima procederà contro i colpevoli in base ai propri regolamenti.

Per contro l'Amministrazione dell'Alta Italia comunicherà a quella della Ferrovia del Gottardo le trasgressioui e le irregolarità commesse dal personale dai treni di quest'ultima per il procedimento disciplinare.

Art. 16.

L'Amministrazione dell'Alta Italia s'obbliga a traslocare, quando sarà del caso, gli Agenti che dessero alla Ferrovia del Gottardo motivo a fondate lagnanze. Analogamente l'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo assume l'obbligo di traslocare gli Agenti che col loro contegno dessero motivo a lagnanze da parte dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

Art. 17.

Gli orari dei treni per il tronco fra la Stazione Internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino, saranno fissati d'accordo fra le due Amministrazioni. L'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo trasmetterà a quella dell'Alta Italia in tempo debito una sufficiente quantità di esemplari degli orari da attivarsi, per la distribuzione.

Art. 18.

Il servizio telegrafico nelle Stazioni di Maccagno e di Pino sarà fatto esclusivamente dal personale dell'Alta Italia.

Art. 19.

La responsabilità dei danni causati ai terzi od al personale di servizio da accidenti o sinistri verificatisi nell'esercizio del tronco fra la Stazione Internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino, sarà attribuita, salvo i casi di forza maggiore, a ciascuna Amministrazione secondo la natura della prestazione rispettivamente assunta, vale a dire l'Amministraziono delle Strade Ferrate dell'Alta Italia dovrà rispondere delle conseguenze di tutte le eventualità derivanti dal servizio di stazione e della manutenzione

e sorveglianza della linea, e l'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo dovrà rispondere delle conseguenze di tutte le eventualità derivanti dal Servizio di Trazione e dei convogli.

Nei casi in cui non si potesse stabilire a quale delle due Amministrazioni sia imputabile la responsabilità del danno verificatosi sul tronco promiscuo, le conseguenze saranno sopportate in parti uguali dalle due Amministrazioni. Le conseguenze derivanti da forza maggiore saranno sopportate dai rispettivi proprietari.

Art. 20.

Ciascuna Amministrazione contraente assumerà la responsabilità dei danni che potessero derivare all'altra per fatto del proprio personale nell'esercizio delle rispettive funzioni e per difetti della linea o del materiale secondo la natura della prestazione rispettivamente assunta.

Art. 21.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia assumerà a proprio carico tutte le imposte che gravitassero sull'esercizio del tronco fra la Stazione Internazionale di Luino e la frontiera Italo-Svizzera presso Pino.

Art. 22.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia corrisponderà a quella della Ferrovia del Gottardo per il servizio delle corse da quest'ultima assunto sul tronco fra la Stazione di Luino e la Frontiera Italo-Svizzera presso Pino *Fr. 1. 60* per ogni chilometro percorso dai treni senza distinzione della loro qualità e quindi anche per i chilometri effettuati dai caccianeve. L'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo dovrà però disporre perchè nella composizione dei treni ordinari abbia ad essere convenientemente utilizzata la prestazione delle Locomotive in modo da non dar luogo all'effettuazione dei treni in più degli ordinari che nei casi in cui la prestazione stessa fosse insufficiente per il regolare eseguimento dei trasporti o fosse ciò reso necessario da speciali esigenze di servizio.

Nell'indennità stabilita al primo alinea di questo articolo non sono compresi i corrispettivi dovuti dall'Alta Italia al Gottardo pel nolo dei vagoni da merci di proprietà del Gottardo ovvero dovuti ad altre Amministrazioni, in conformità alle rispettive Convenzioni pello scambio del materiale rotabile.

Art. 23.

L'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo presenterà a quella dell'Alta Italia mensilmente il conto sul compenso da corrispondersi da quest'ultima conformemente all'Art. 22, e l'Amministrazione dell'Alta Italia, dopo l'esame ed il riconoscimento dello stesso pagherà in valuta metallica il relativo importo all'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo ogni volta nel mese susseguente alla presentazione del conto. Le differenze che si riscontrassero nel conto di un mese non potranno ritardare il pagamento delle somme non contestate di quel conto e dovranno essere riportate e bilanciate in un prossimo conto successivo.

Art. 24.

L'esercizio della tratta di Linea da Luino a Pino sarà fatto di conformità agli Art. 6, 8 e 9 della Convenzione Internazionale stipulata fra i Governi Svizzero ed Italiano in data 23 dicembre 1873.

Art. 25.

Le carte di libera circolazione rilasciate dalla Ferrovia del Gottardo saranno valevoli anche sul tronco dalla frontiera Italo-Svizzera presso Pino sino a Luino.

Art 26.

Le divergenze che potessero nascere nell'interpretazione o nella esecuzione della presente Convenzione, saranno giudicate da arbitri. Ciascuna parte nominerà il proprio e i due arbitri riuniti ne eleggeranno un terzo. Nel caso in cui non si potesse stabilire l'accordo intorno alla scelta del terzo arbitro, il Presidente della Corte d'Appello di Milano, se l'Amministrazione dell'Alta Italia è convenuta, ed il Presidente del Tribunale Federale se è convenuta la Società del Gottardo, saranno invitati a proporre tre persone, fra cui la parte attrice dovrà scegliere il terzo arbitro.

Art. 27.

La presente Convenzione entrerà in vigore a partire dal momento in cui sarà aperto all'esercizio il tronco dalla frontiera Italo-Svizzera presso Pino a Luino.

Ferme restando, in quanto esse possano riescire applicabili, le prescrizioni del Trattato internazionale stipulato a Berna il 23 dicembre 1873 fra i plenipotenziari d'Italia e Svizzera, le quali formano la base della presente Convenzione, questa potrà essere rescissa e modificata a volontà di ciascuno dei contraenti, il quale sarà però tenuto a darne in iscritto preavviso di sei mesi all'altro contraente.

In mancanza di accordo fra le due Amministrazioni ferroviarie, i Governi dei due Stati fisseranno le condizioni dell'esercizio comune.

Art. 28.

Il servizio della Stazione Internazionale di Luino sarà regolato da apposita Convenzione.

Lucerna, il 1.° Agosto 1882.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo.

Il Direttore
f.° H. DIETLER.

Il 1.° Segretario
f.° SCHWEIZER.

Approvato il 10 Novembre 1882 dal Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo.

Il Presidente
f.° H. RIETER.

Il Segretario
f.° SCHWEIZER.

Il Consiglio Federale Svizzero con Nota del 7 Dicembre 1882 ha dichiarato all'infrascritta Direzione di non aver nessuna opposizione a fare all'esecuzione della Presente Convenzione.

A nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo

Il Direttore
f.° H. DIETLER.

Il 1.° Segretario
f.° SCHWEIZER.

Milano, il 7 Dicembre 1882.

Per le Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Il Direttore dell'Alta Italia
f.° M. MASSA.

N. 13991. — Approvato il 12 Settembre 1882 dal Consiglio di Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Il Presidente
f.° A. BLUMENTHAL

Visto si approva a senso della Nota dell' 11 Ottobre 1882. N. 79077-6894, Div. X.

p. Il Ministro dei Lavori Pubblici
f.° G. DEL GIUDICE.

CONVENZIONE

fra l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia e la Società della Ferrovia del Gottardo per l'uso comune della stazione internazionale di Chiasso.

Art. 1.

Di conformità alle disposizioni dell'Art. 5 del Trattato internazionale, concluso fra il Consiglio federale svizzero ed il Governo italiano in data 23 dicembre 1873, e concernente il raccordamento della linea del Gottardo colle Strade Ferrate italiane, ed in sostituzione della vecchia Convenzione in data 6 novembre 1876, l'Amministrazione dell'Alta Italia, rappresentata dal sig. Mattia Massa, Direttore dell'Esercizio, e la Società del Gottardo, rappresentata dalla Direzione, hanno determinato, sotto riserva della superiore ratifica, nella presente Convenzione le condizioni alle quali la Società del Gottardo, proprietaria della stazione di Chiasso, accorda all'Amministrazione dell'Alta Italia l'uso comune della detta stazione.

Costruzione e manutenzione

Art. 2.

La costruzione della stazione internazionale di Chiasso spetta per intero alla Società del Gottardo.

È dessa per conseguenza che provvederà all'esecuzione dei fabbricati e delle dipendenze così provvisori come definitivi, secondo i piani approvati dai due Governi, e che sosterrà le necessarie spese.

Nella determinazione del capitale di costruzione, oltre alle spese d'esecuzione dei fabbricati e delle dipendenze tanto provvisori che definitivi, saranno portati in conto anche gli interessi maturati durante la costruzione nella misura del 6 % all'anno.

Art. 3.

La stazione internazionale di Chiasso si estende dalla frontiera italo-svizzera fino alle estremità del binario di smistamento in direzione di Balerna.

Nei due piani allegati, dei quali l'uno rappresenta i fabbricati e le dipendenze provvisorie, e l'altro i fabbricati e le dipendenze definitive della stazione internazionale di Chiasso, figurano colorate in giallo le parti destinate all'uso comune delle due Amministrazioni; in rosso quelle riservate unicamente all'uso della Società del Gottardo, ed in verde quelle riservate all'Amministrazione dell'Alta Italia.

Art. 4.

La Società del Gottardo, quale proprietaria della stazione internazionale di Chiasso, ha in ogni tempo il diritto di far costruire ancora altri fabbricati e dipendenze sull'aria riservata al suo uso esclusivo.

Qualora si tratti di costruire fabbricati e dipendenze sull'area destinata ad uso comune delle due Amministrazioni, sarà d'uopo che le medesime si trovino d'accordo sull'opportunità di siffatti lavori; se l'accordo non possa aver luogo, deciderà il Consiglio federale svizzero, sentito prima il Governo italiano.

Qualora l'Amministrazione dell'Alta Italia desideri, che sull'area riservata al proprio uso esclusivo, siano eretti altri fabbricati e dipendenze, ne informerà la Società del Gottardo; opponendosi quest'ultima, nè riuscendo le due Amministrazioni a mettersi d'accordo, deciderà il Consiglio federale svizzero, sentito prima il Governo italiano.

Le disposizioni dell'Art. 2 sono applicabili anche a queste ulteriori costruzioni di fabbricati e dipendenze.

Art. 5.

L'Amministrazione dell'Alta Italia pagherà alla Società del Gottardo la metà degli interessi calcolati al 6 % all'anno, del capitale di costruzione relativo a quella parte di stazione che serve ad uso comune delle due Amministrazioni ed il totale degli interessi al 6 % all'anno, del capitale di costruzione relativo alla parte di stazione riservata ad uso esclusivo proprio.

Art. 6.

La Società del Gottardo provvederà alla manutenzione ed al rinnovamento dei movimenti di terra e lavori d'arte, della linea, dei fabbricati e degli accessori della strada della stazione di Chiasso, anche per la parte riservata ad uso esclusivo dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

Le spese di manutenzione e di rinnovamento della parte di stazione destinata ad uso comune delle due Amministrazioni saranno portate in conto dell'esercizio comune (Art. 24).

L'Amministrazione dell'Alta Italia rimborserà alla Società del Gottardo le spese di manutenzione e di rinnovamento per quella parte di stazione che è riservata ad esclusivo uso proprio (Art. 3).

Tanto in un caso come nell'altro, le spese suddette comprendono eziandio il premio d'assicurazione dei fabbricati.

Art. 7.

La Società del Gottardo provvederà inoltre alla fornitura, alla manutenzione, al rinnovamento ed all'assicurazione contro gl'incendi, dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti destinati al servizio comune; e le spese saranno portate in conto dell'esercizio comune (Art. 24).

Ciascuna delle due Amministrazioni provvederà invece da sè alla fornitura, alla manutenzione ed al rinnovamento dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti destinati esclusivamente al proprio servizio; come pure all'assicurazione contro gl'incendi dei mobili ed istrumenti suddetti.

Art. 8.

Le locomotive, i carri, le carrozze, i bagagli, le merci e le materie d'approvvigionamento verranno assicurate, a spese comuni delle due Amministrazioni, contro gl'incendi ed altri danni eventuali, che ponno subire nella stazione internazionale di Chiasso. L'importo della somma da assicurarsi sarà fissata previo speciale accordo. I premi annuali formeranno parte delle spese comuni d'esercizio, e gl'indennizzi saranno ripartiti fra le due Amministrazioni in proporzione dei danni constatati.

Servizio dell'Esercizio

Art. 9.

La Società del Gottardo provvederà per mezzo dei propri Agenti, *in comune per le due Amministrazioni:*

alla pulizia della stazione e delle sue dipendenze;

al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulizia, alla sorveglianza, alla custodia ed al servizio della parte di stazione assegnata ad uso comune;

all'invio dei viaggiatori e dei bagagli;

alla riscossione delle tasse e dei diritti relativi al servizio dei viaggiatori e bagagli, ed alla compilazione dei documenti contabili che vi si riferiscono;

alla mano d'opera necessaria per eseguire il carico e lo scarico delle merci *e pelle operazioni di dogana;*

al ricevimento ed all'invio de' convogli, nonchè alla loro composizione e scomposizione;

a tutte le manovre;

al riscaldamento, alla illuminazione, alla pulizia ed all'untura delle carrozze e dei carri;

alla fornitura d'acqua pei bisogni della stazione e pel servizio delle locomotive;

al servizio dei segnali per l'arrivo e la partenza dei convogli, nonchè per tutte le manovre nella stazione di Chiasso.

Art. 10.

Ciascuna Amministrazione a mezzo dei propri Agenti provvederà *separatamente;*

al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulizia, alla sorveglianza, alla custodia ed al servizio delle parti di stazione riservate a suo uso esclusivo;

e provvederà per la propria rete:

alla spedizione delle merci a grande ed a piccola velocità;

alle operazioni di dogana per le merci;

alla trasmissione in contraddittorio dei bagagli e delle merci;

alla trasmissione in contraddittorio delle carrozze e dei carri;

al servizio completo della trazione;

al servizio dei rifornitori;

al servizio telegrafico.

L'Amministrazione dell'Alta Italia fornirà gli scaldapiedi per le carrozze, l'olio per l'illuminazione e le materie grasse per l'untura delle carrozze e dei carri; purchè non preferisca rifonderne il valore alla Società del Gottardo.

Art. 11.

La riscossione, la contabilità ed il versamento degl'introiti per viaggiatori, bagagli e cani diretti da Chiasso in Isvizzera o viceversa, avranno luogo a tenore dei regolamenti della Ferrovia del Gottardo.

La riscossione e la contabilità degli introiti per viaggiatori, bagagli e cani in partenza da Chiasso per l'Italia o viceversa verranno eseguite a seconda delle prescrizioni vigenti sulla Rete dell'Alta Italia, e l'importo di questi introiti verrà giorno per giorno versato alla Cassa Centrale in Milano.

Art. 12.

Ogni Amministrazione fornirà a proprie spese i regolamenti relativi al servizio dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci, nonchè i biglietti, i moduli ed i registri necessari per questi diversi rami di servizio.

Art. 13.

Le operazioni doganali per la entrata e la uscita delle merci dalla Svizzera saranno fatte per cura degli Agenti della Società del Gottardo.

Spetterà invece agli Agenti dell'Alta Italia l'eseguire le operazioni di dogana per l'entrata e l'uscita delle merci dall'Italia.

Ogni Amministrazione riscuoterà per dette operazioni le tasse di commissione e facchinaggio all'uopo determinate. Queste tasse non dovranno mai essere superiori di quelle, che dalla medesima Amministrazione si riscuotono in altre stazioni internazionali.

Art. 14.

La consegna delle merci da una Amministrazione all'altra avrà sempre luogo *dopo* le operazioni di dogana relative all'uscita e *prima* di quelle relative all'entrata.

Le modalità della consegna formeranno oggetto di una separata istruzione, che verrà compilata d'accordo fra le due Amministrazioni.

Art. 15.

La composizione dei convogli sarà effettuata in base alle norme di quell'Amministrazione, sulle cui linee devono essere avviati o secondo gli accordi che potranno essere necessari per il servizio diretto.

Art. 16.

Il servizio dei segnali, nella stazione internazionale di Chiasso, verrà fatto a seconda del Regolamento svizzero sui segnali.

I segnali apposti ai convogli, nonchè quelli della linea verso i convogli stessi, saranno — sulla percorrenza italiana — conformi alle disposizioni del Regolamento pei segnali in vigore sulla rete dell'Alta Italia, e — sulla percorrenza svizzera — conformi al Regolamento svizzero.

Personale di servizio

Art. 17.

La Società del Gottardo eserciterà la sorveglianza sull'andamento generale dell'esercizio nella stazione internazionale di Chiasso.

Il potere disciplinare sul personale addetto a servizi, che si esercitano fuori degli uffici di stazione, spetta esclusivamente alla Società del Gottardo.

Art. 18.

La Società del Gottardo comunicherà all'Amministrazione dell'Alta Italia le nomine e le dimissioni nonchè la specificazione degli stipendi dei funzionari ed impiegati addetti al servizio comune.

Art. 19.

I funzionari e gli impiegati della Società del Gottardo dovranno uniformarsi alle istruzioni dell'Amministrazione dell'Alta Italia, in quanto riguarda il servizio ch'essi presteranno per quest'Amministrazione medesima.

Gli Agenti superiori dell'Esercizio dell'Alta Italia daranno direttamente degli ordini al Capo stazione di Chiasso, ma soltanto per ciò che concerne il servizio che la Società del Gottardo deve disimpegnare per l'Amministrazione dell'Alta Italia.

Art. 20.

L'Amministrazione dell'Alta Italia potrà tener residenti a Chiasso uno o più Agenti incaricati di rappresentare i suoi interessi, come pure il personale necessario per le incombenze speciali indicate all'Art. 10, che formerà come un servizio a parte.

Essa farà conoscere alla Società del Gottardo le nomine e dimissioni di questi funzionari ed impiegati, nonchè il loro rango e le loro speciali attribuzioni.

I funzionari ed impiegati dell'Amministrazione dell'Alta Italia, compresovi il personale delle locomotive e dei convogli, — qualunque sia la durata della loro presenza alla stazione di Chiasso — dipenderanno dal Capo e Sotto-Capo di detta stazione in quanto concerne la polizia della stazione ed i servizi che si esercitano fuori degli uffici e dovranno conformarsi alle istruzioni che ne riceveranno.

Art. 21.

La Società del Gottardo fornirà nel perimetro della stazione destinato ad uso comune, i locali necessari per gli uffici, come pure un corpo di guardia pei conduttori dei convogli italiani e un magazzino per le materie occorrenti all'illuminazione ed untura dei convogli.

Ai macchinisti ed ai fuochisti italiani sarà dato un locale nella parte della stazione riservata ad uso esclusivo dell'Alta Italia.

Art. 22.

La Società del Gottardo si obbliga a punire, traslocare o licenziare quei funzionari ed impiegati addetti al servizio comune, che dessero luogo a reiterate lagnanze da parte dell'Amministrazione dell'Alta Italia, e scambievolmente l'Amministrazione dell'Alta Italia si obbliga a punire, traslocare o licenziare quelli fra i propri funzionari ed impiegati residenti o in servizio alla stazione di Chiasso, i quali dessero motivo a reiterate lagnanze da parte della Società del Gottardo.

Art. 23.

Qualora, per colpa di funzionari od impiegati della Società del Gottardo l'Amministrazione dell'Alta Italia avesse a sentire, alla stazione internazionale di Chiasso, un danno qualsiasi, quest'ultima Amministrazione avrà, rispetto al personale colpevole, i medesimi diritti che competerebbero alla Società del Gottardo se ad essa medesima fosse stato recato un tal danno.

Lo stesso dicasi per la Società del Gottardo, nel caso in cui dovesse sentire un danno qualsiasi per colpa di funzionari od impiegati dell'Alta Italia.

Per conseguenza, in casi simili, non vi sarà alcuna responsabilità reciproca fra le due Amministrazioni.

È ben inteso che le disposizioni dell'Art. 8 della presente Convenzione restano riservate.

Regolamento dei conti

Art. 24.

Le spese comuni della stazione internazionale comprendono:

1.° gli interessi del 6 % all'anno sul montare del capitale, determinato di volta in volta, impiegato per quella parte di stazione che è destinata ad uso comune;

2.° le spese di manutenzione, rinnovamento ed assicurazione di detta parte di stazione;

3.° le spese per forniture, manutenzione, rinnovamento e assicurazione dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti destinati al servizio comune;

4.° gli stipendi e le mercedi al personale del servizio comune;

5.° le spese di riscaldamento, illuminazione e pulizia della parte di stazione destinata ad uso comune;

6.° *tutte le spese pella manipolazione delle merci;*

7.° le spese per tutti i servizi di manovre;

8.° i premi per l'assicurazione comune;

9.° tutte le altre spese concernenti il servizio comune.

Quanto alle spese pei servizi speciali alle due Amministrazioni, ciascuna di queste sosterrà le proprie.

Art. 25.

Gli introiti per gli affitti e locazioni eventuali di parte della stazione comune, come pure gli altri introiti indiretti del servizio comune saranno dedotti dalle spese comuni.

Art. 26.

Il conto delle spese e degli introiti comuni (Art. 24 e 25) sarà compilato alla fine d'ogni mese dalla Società del Gottardo e trasmesso per l'accettazione all'Amministrazione dell'Alta Italia.

L'eccedenza delle spese sugli introiti verrà messa per metà a carico di ciascuna Amministrazione.

Art. 27.

L'Amministrazione dell'Alta Italia bonificherà inoltre alla Società del Gottardo:

1.° gli interessi del 6 % all'anno del capitale impiegato per quella parte di stazione ch'è riservata ad esclusivo uso dell'Alta Italia (Art. 2 a 5);

2.° le spese di manutenzione e di rinnovamento di detta parte della stazione (Art. 6).

Art. 28.

L'Amministrazione dall'Alta Italia dovrà pagare alla Società del Gottardo, di volta in volta nel mese susseguente a quello in cui le fu rimesso il conto, l'ammontare che ne risulterà, a termini dei suddetti Art. 26 e 27.

Questi pagamenti si effettueranno in valuta metallica d'oro o d'argento.

Le differenze che si riscontrassero nel conto non dovranno ritardare il pagamento della parte incontestata del saldo mensile, ma dovranno essere bilanciate in un prossimo conto successivo.

Disposizioni finali

Art. 29.

Le divergenze, che potessero nascere nell'interpretazione o nella esecuzione della presente Convenzione, saranno giudicate da arbitri. Ciascuna parte nominerà il proprio e i due arbitri riuniti ne eleggeranno un terzo. Nel caso in cui non si potesse stabilire l'accordo intorno alla scelta di questo terzo arbitro, il Presidente della Corte d'Appello di Milano, se l'Amministrazione dell'Alta Italia è convenuta, e il Presidente del Tribunale federale, se la convenuta è la Società del Gottardo, saranno invitati a proporre tre persone, fra cui la parte attrice dovrà scegliere il terzo arbitro.

Art. 30.

Ad eccezione della clausola del Trattato del 23 Dicembre 1873, base della presente Convenzione e in forza della quale la stazione di Chiasso è dichiarata stazione internazionale, tutte le disposizioni della presente Convenzione possono essere rivedute. Ognuna delle parti contraenti ha diritto di domandare una revisione, dandone avviso sei mesi prima.

Nel caso poi in cui le due Amministrazioni non riuscissero a mettersi d'accordo, le condizioni dell'esercizio comune saranno fissate dai Governi dei due Stati.

Fatto in doppio originale.

Lucerna, il 16 agosto 1882.

A nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo.

Il Direttore
f.° H. DIETLER.

Il 1.° Segretario
f.° SCHWEIZER.

Approvato il 10 novembre 1882 dal Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo.

Il Presidente
f.° H. RIETER.

Il Segretario
f.° SCHWEIZER.

Il Consiglio Federale Svizzero con Nota del 7 dicembre 1882 ha dichiarato all'infrascritta Direzione di non aver nessuna opposizione a fare all'esecuzione della presente Convenzione.

A nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo.

Il Direttore
f.° H. DIETLER.

Il 1.° Segretario
f.° SCHWEIZER.

Milano, il 7 settembre 1882.

Il Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia
f.° M. MASSA.

N. 13901. — Approvato il 12 settembre 1882 dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade ferrate dell'Alta Italia.

Il Presidente
f.° A. BLUMENTHAL.

Visto si approva a senso della nota dell'11 ottobre 1882 N. 79077-6894. Div. X.

p. Il Ministro dei Lavori Pubblici
f.° G. DEL GIUDICE.

CONVENZIONE

fra l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia e la Società della Ferrovia del Gottardo per l'uso comune della stazione internazionale di Luino.

Art. 1.

Di conformità alle disposizioni dell'Art. 5 del Trattato internazionale concluso fra il Consiglio Federale Svizzero ed il Governo Italiano in data 23 dicembre 1873, e concernente il raccordamento della linea del Gottardo colle Strade Ferrate Italiane, l'Amministrazione dell'Alta Italia, rappresentata dal sig. Mattia Massa, Direttore dell'Esercizio, e la Società del Gottardo rappresentata dalla Direzione, hanno determinato, sotto riserva della superiore ratifica, nella presente Convenzione le condizioni, alle quali l'Alta Italia, proprietaria della stazione di Luino, accorda alla Società del Gottardo l'uso comune di detta stazione.

Costruzione e manutenzione

Art. 2.

Le costruzioni facenti parte della stazione internazionale di Luino, e che devono essere eseguite a cura dell'Amministrazione dell'Alta Italia, sono rappresentate nel piano generale, qui allegato, della stazione internazionale di Luino: le parti colorate in giallo in detto piano sono destinate all'uso comune delle due Amministrazioni, la parte colorata in rosso è riservata esclusivamente all'uso della Società del Gottardo e la parte colorata in verde a quello dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

Art. 3.

L'Amministrazione proprietaria della stazione di Luino ha in ogni tempo il diritto di far costruire ancora altri fabbricati e dipendenze sull'area riservata al suo uso esclusivo.

Qualora si tratti di costruire fabbricati e dipendenze sull'area destinata ad uso comune delle due Amministrazioni, sarà d'uopo che le medesime si trovino d'accordo sull'opportunità di siffatti lavori: se l'accordo non possa

aver luogo, deciderà il Governo Italiano, sentito prima il Consiglio Federale Svizzero.

Qualora la Società del Gottardo desideri, che sull'area riservata al proprio uso esclusivo, siano eretti altri fabbricati e dipendenze, ne informerà l'Amministrazione dell'Alta Italia; opponendosi quest'ultima, nè riuscendo le due Amministrazioni a mettersi d'accordo, deciderà il Governo Italiano, sentito prima il Consiglio Federale Svizzero.

Art. 4.

La Società del Gottardo pagherà all'Amministrazione dell'Alta Italia la metà degli interessi, calcolati al 6 % all'anno, del capitale di costruzione relativo a quella parte di stazione che serve ad uso comune delle due Amministrazioni ed il totale degl'interessi al 6 % all'anno, del capitale di costruzione relativo alla parte di stazione riservata ad uso esclusivo proprio.

Nella determinazione del capitale di costruzione saranno portati in conto gli interessi, calcolati al 6 % all'anno, pella durata della costruzione.

Art. 5.

L'Amministrazione dell'Alta Italia provvederà alla manutenzione ed al rinnovamento dei movimenti di terra e lavori d'arte, della linea, dei fabbricati e degli accessori della strada della stazione di Luino, anche per la parte riservata ad uso esclusivo della Società del Gottardo.

Le spese di manutenzione e di rinnovamento della parte di stazione destinata ad uso comune delle due Amministrazioni saranno portate in conto dell'esercizio comune (Art. 23).

La Società del Gottardo rimborserà all'Amministrazione dell'Alta Italia le spese di manutenzione e di rinnovamento per quella parte di stazione che è riservata ad esclusivo uso proprio (Art. 2).

Tanto in un caso come nell'altro, le spese suddette comprendono eziandio il premio d'assicurazione dei fabbricati.

Art. 6.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia provvederà inoltre alla fornitura, manutenzione, al rinnovamento ed all'assicurazione contro gl'incendi, dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti destinati al servizio comune.

Le spese relative saranno del pari portate in conto dell'esercizio comune (Art. 23).

Ciascuna delle due Amministrazioni provvederà invece da sè alla fornitura, alla manutenzione ed al rinnovamento dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti destinati esclusivamente al proprio servizio; come pure all'assicurazione contro gl'incendi dei mobili ed istrumenti suddetti.

Art. 7.

Le locomotive, i carri, le carrozze, i bagagli, le merci e le materie d'approvvigionamento verranno assicurate a spese comuni delle due Amministrazioni, contro gl'incendi ed altri danni eventuali, che ponno subire nella stazione internazionale di Luino. L'importo della somma da assicurarsi sarà fissato previo speciale accordo. I premi annuali formeranno parte delle spese comuni d'esercizio, e gl'indennizzi saranno ripartiti fra le due Amministrazioni in proporzione dei danni constatati.

L'Amministrazione dell'Alta Italia si riserva la facoltà d'incaricarsi, essa medesima dell'assicurazione suddetta, ed in questo caso la Società del Gottardo pagherà all'Alta Italia la metà del premio che si avrebbe dovuto pagare, se l'assicurazione fosse stata fatta per mezzo di una Compagnia di assicurazione.

Servizio dell'Esercizio

Art. 8.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia provvederà per mezzo dei propri Agenti, in comune per le due Amministrazioni:

alla pulizia della stazione e delle sue dipendenze;

al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulizia, alla sorveglianza, alla custodia ed al servizio della parte di stazione assegnata ad uso comune;

all'invio dei viaggiatori e dei bagagli;

alla riscossione delle tasse e dei diritti relativi al servizio dei viaggiatori e bagagli, ed alla compilazione dei documenti contabili che vi si riferiscono;

alla mano d'opera necessaria per eseguire il carico e lo scarico delle merci e pelle operazioni di dogana;

al ricevimento ed all'invio dei convogli, nonchè alla loro composizione e scomposizione;

a tutte le manovre;

al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulizia ed all'untura delle carrozze e dei carri;

alla fornitura d'acqua pei bisogni della stazione e per il servizio delle locomotive;

al servizio dei segnali per l'arrivo e la partenza dei convogli, nonchè per tutte le manovre nella stazione di Luino.

Art. 9.

Ciascuna Amministrazione a mezzo dei propri Agenti provvederà separatamente:

al riscaldamento, all'illuminazione, alla pulizia, alla sorveglianza, alla custodia ed al servizio delle parti di stazione riservate a suo uso esclusivo;

e provvederà per la propria rete:

alla spedizione delle merci a grande ed a piccola velocità;

alle operazioni di dogana per le merci;

alla trasmissione in contraddittorio dei bagagli e delle merci;

alla trasmissione in contraddittorio delle carrozze e dei carri;

al servizio completo della trazione;

al servizio dei rifornitori;

al servizio telegrafico.

La Società del Gottardo fornirà gli scaldapiedi oppure il combustibile pel riscaldamento delle carrozze, l'olio per l'illuminazione e le materie grasse per l'untura delle carrozze e dei carri; purchè non preferisca rifonderne il valore all'Alta Italia.

Art. 10.

La riscossione, la contabilità ed il versamento degl'introiti per viaggiatori, bagagli e cani diretti da Luino in Isvizzera o viceversa, avranno luogo a tenore dei regolamenti della Ferrovia del Gottardo, e l'importo di questi introiti sarà versato giorno per giorno alla Cassa Centrale della Ferrovia del Gottardo a Lucerna.

La riscossione e la contabilità degl'introiti per viaggiatori, bagagli e cani in partenza da Luino per l'Italia e viceversa verranno eseguite a seconda delle prescrizioni vigenti sulla Rete dell'Alta Italia.

Art. 11.

Ogni Amministrazione fornirà a proprie spese i regolamenti relativi al servizio dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci, nonchè i biglietti, i moduli ed i registri necessari per questi diversi rami di servizio.

Art. 12.

Le operazioni doganali per l'entrata e l'uscita delle merci dall'Italia saranno fatte a cura degli Agenti dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

Spetterà invece agli Agenti della Società del Gottardo l'eseguire le operazioni di dogana per l'entrata e l'uscita delle merci dalla Svizzera.

Ciascuna Amministrazione riscuoterà per dette operazioni le tasse di commissione e facchinaggio all'uopo determinate. Queste tasse non dovranno mai essere superiori di quelle, che dall'Amministrazione medesima si riscuotono in altre stazioni internazionali.

Art. 13.

La consegna delle merci da una Amministrazione all'altra avrà sempre luogo dopo le operazioni di dogana relative all'uscita e prima di quelle relative all'entrata.

Le modalità della consegna formeranno oggetto di una separata istruzione, che verrà compilata d'accordo fra le due Amministrazioni.

Art. 14.

La composizione dei convogli sarà effettuata in base alle norme di quell'Amministrazione, sulle cui linee devono essere avviati, o secondo gli accordi che potranno essere necessari per il servizio diretto.

Art. 15.

Il servizio dei segnali, nella stazione internazionale di Luino, verrà fatto a seconda del regolamento italiano sui segnali.

Personale dell'Esercizio

Art. 16.

L'Amministrazione dell'Alta Italia eserciterà la sorveglianza sull'andamento generale dell'esercizio nella stazione internazionale di Luino.

Il potere disciplinare sul personale addetto a servizi, che si esercitano fuori degli uffici di stazione, spetta esclusivamente all'Amministrazione dell'Alta Italia.

Art. 17.

L'Amministrazione dell'Alta Italia comunicherà alla Società del Gottardo le nomine e le dimissioni, nonchè la specificazione degli stipendi dei funzionari ed impiegati addetti al servizio comune.

Art. 18.

I funzionari e gli impiegati dell'Amministrazione dell'Alta Italia dovranno uniformarsi alle istruzioni della Società del Gottardo in quanto riguarda il servizio ch'essi presteranno per questa Società medesima. Gli Agenti superiori dell'esercizio della Società del Gottardo daranno direttamente degli ordini al Capo Stazione di Luino, ma soltanto per ciò che concerne il servizio che l'Amministrazione dell'Alta Italia deve disimpegnare per la Società del Gottardo.

Art. 19.

La Società del Gottardo potrà tenere residenti a Luino uno o più Agenti incaricati di rappresentare i suoi interessi, come pure il personale necessario per le incombenze speciali indicate all'Art. 9, che formerà come un servizio a parte.

Essa farà conoscere all'Amministrazione dell'Alta Italia le nomine e dimissioni di questi funzionari ed impiegati, nonchè il loro rango e le loro speciali attribuzioni.

I funzionari ed impiegati della Società del Gottardo, compresovi il personale delle locomotive e dei convogli, — qualunque sia la durata della loro presenza alla stazione di Luino — dipenderanno dal Capo e Sotto Capo di detta stazione in quanto concerne la polizia della stazione ed i servizi che si esercitano fuori degli uffici; e dovranno conformarsi alle istruzioni che ne riceveranno.

Art. 20.

L'Amministrazione dell'Alta Italia fornirà nel perimetro della stazione destinato ad uso comune, i locali necessari per gli uffici, come pure un corpo di guardia pei conduttori della Società del Gottardo e un magazzino per le materie occorrenti all'illuminazione ed untura dei convogli.

Ai macchinisti ed ai fuochisti del Gottardo sarà dato un locale nella parte della stazione riservata ad uso esclusivo della Società del Gottardo (Art. 2).

Art. 21.

L'Amministrazione dell'Alta Italia si obbliga a punire, traslocare o licenziare quei funzionari ed impiegati addetti al servizio comune, che dessero luogo a reiterate lagnanze da parte della Società del Gottardo; e scambievolmente la Società stessa si obbliga a punire, traslocare o licenziare, quelli fra i propri funzionari e impiegati residenti o in servizio alla stazione di Luino, i quali dessero motivo a reiterate lagnanze da parte dell'Amministrazione dell'Alta Italia.

Art. 22.

Qualora, per colpa di funzionari od impiegati dell'Amministrazione dell'Alta Italia la Società del Gottardo avesse a sentire, alla stazione internazionale di Luino un danno qualsiasi, quest'ultima Società avrà, rispetto al personale colpevole, i medesimi diritti che competerebbero all'Amministrazione dell'Alta Italia se ad essa medesima fosse stato recato un tal danno.

Lo stesso dicasi per l'Amministrazione dell'Alta Italia, nel caso in cui essa dovesse sentire un danno qualsiasi per colpa di funzionari od impiegati della Società del Gottardo.

Per conseguenza, in casi simili, non vi sarà alcuna responsabilità reciproca fra le due Amministrazioni.

È ben inteso che le disposizioni dell'Art. 7 della presente Convenzione restano riservate.

Regolamento dei Conti

Art. 23.

Le spese comuni della stazione internazionale comprendono;

1.° gl'interessi del 6 % all'anno sul montare del capitale, determinato di volta in volta, impiegato per quella parte di stazione ch'è destinata ad uso comune;

2.° le spese di manutenzione e rinnovamento di detta parte di stazione;

3.° le spese per forniture, manutenzione e rinnovamento dei mobili, istrumenti ed approvvigionamenti destinati al servizio comune;

4.° gli stipendi e le mercedi al personale del servizio comune (di cui all'art. 8);

5.° le spese di riscaldamento, illuminazione e pulizia della parte di stazione destinata ad uso comune;

6.° tutte le spese pella manipolazione delle merci;

7.° le spese per tutti i servizi di manovre;

8.° i premi per l'assicurazione, salvo il caso previsto al 2.° alinea dell'Articolo 7;

9.° tutte le altre spese concernenti il servizio comune.

Quanto alle spese pei servizi speciali alle due Amministrazioni, ciascuna di queste sosterrà le proprie.

Art. 24.

Gl'introiti per gli affitti e locazioni eventuali di parti della stazione comune, come pure gli altri introiti indiretti del servizio comune saranno dedotti dalle spese comuni.

Art. 25.

Il conto delle spese e degli introiti comuni (Art. 23 e 24) sarà compilato alla fine d'ogni mese dall'Amministrazione dell'Alta Italia e trasmesso per l'accettazione alla Società del Gottardo.

L'eccedenza delle spese sugl'introiti verrà messa per metà a carico di ciascuna Amministrazione.

Nel caso previsto al 2.° alinea dell'art. 7 i premi d'assicurazione non saranno portati in conto delle spese comuni, e la Società del Gottardo pagherà la somma che sarà stata fissata a termini del detto alinea, all'Amministrazione dell'Alta Italia.

Art. 26.

La Società del Gottardo bonificherà inoltre all'Amministrazione dell'Alta Italia:

1.° gli interessi del 6 % all'anno del capitale impiegato per quella parte di stazione che è riservata ad esclusivo uso della Società del Gottardo (Art. 1 e 4).

2.° le spese di manutenzione e di rinnovamento di detta parte della stazione (Art. 5).

Art. 27.

La Società del Gottardo dovrà pagare all'Amministrazione dell'Alta Italia di volta in volta nel mese susseguente a quello in cui le fu rimesso il conto, l'ammontare che ne risulterà, a termini dei suddetti Art. 25 e 26.

Questi pagamenti si effettueranno in valuta metallica d'oro o d'argento.

Le differenze che si riscontrassero nel conto non dovranno ritardare il pagamento della parte incontestata del saldo-mensile; ma dovranno essere bilanciate in un prossimo conto successivo.

Disposizioni finali

Art. 28.

Le divergenze, che potessero nascere nell'interpretazione o nella esecuzione della presente Convenzione, saranno giudicate da arbitri. Ciascuna parte nominerà il proprio e i due arbitri riuniti ne eleggeranno un terzo. Nel caso in cui non si potesse stabilire l'accordo intorno alla scelta di questo terzo arbitro, il Presidente della Corte d'Appello di Milano, se l'Amministrazione dell'Alta Italia è convenuta, e il Presidente del Tribunale Federale, se la convenuta è la Società del Gottardo, saranno invitati a proporre tre persone, fra cui la parte attrice dovrà scegliere il terzo arbitro.

Art. 29.

La presente Convenzione entra in vigore all'epoca dell'apertura all'esercizio della linea Pino-Luino-Oleggio.

Ad eccezione della clausola del trattato del 23 dicembre 1873, base della presente Convenzione e in forza della quale la stazione di Luino è dichiarata stazione internazionale, tutte le disposizioni della presente Convenzione possono essere rivedute.

Ognuna delle parti contraenti ha diritto di domandare una revisione, dandone avviso sei mesi prima.

Nel caso poi, in cui le due Amministrazioni non riuscissero a mettersi d'accordo, le condizioni dell'esercizio comune saranno fissate dai Governi dei due Stati.

Fatto in doppio originale.

Lucerna, il 16 agosto 1882.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo.

Il Direttore
f.° H. DIETLER.

Il 1.° Segretario
f.° SCHWEIZER.

Approvato il 10 novembre 1882 dal Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo.

Il Presidente
f.° H. RIETER.

Il Segretario
f.° SCHWEIZER.

Il Consiglio Federale Svizzero con nota del 7 dicembre 1882 ha dichiarato alla infrascritta Direzione di non aver nessuna opposizione a fare all'esecuzione della presente Convenzione.

A nome della Direzione della ferrovia del Gottardo.

Il Direttore
f.° H. DIETLER.

Il 1.° Segretario
f.° SCHWEIZER.

Milano, li 7 settembre 1882.

Il Direttore dell'Esercizio delle Strade Ferrate dell'Alta Italia
f.° M. MASSA.

N. 13991. — Approvato il 12 settembre 1882 dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Il Presidente
f.° A. BLUMENTHAL.

Visto ed approvato a senso della nota dell'11 ottobre 1882 N. 79077-8894 Div. X.

p. Il Ministro dei Lavori Pubblici
f.° G. DEL GIUDICE.

CONVENZIONE.

fra l'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia e la Società della Ferrovia del Gottardo per lo scambio del materiale ruotabile alle stazioni di Chiasso e di Luino.

Art. 1.

Le due Amministrazioni contraenti s'impegnano reciprocamente a lasciar circolare sullo loro linee, transitando da Chiasso e da Luino, tanto le carrozze da viaggiatori ed i carri da merci di loro proprietà, quanto quelli delle altre Amministrazioni ammesse allo scambio del materiale ruotabile, alle seguenti condizioni.

Art. 2.

Le carrozze da viaggiatori potranno passare dall'una all'altra linea:

1. Quando le due Amministrazioni abbiano di comune accordo stabilito che delle carrozze da viaggiatori corrano direttamente dall'una all'altra rete con certi treni determinati.

2. Quando, previe intelligenze, una delle Amministrazioni fosse chiamata a somministrare all'altra delle carrozze da viaggiatori.

3. Quando da parte di società o di particolari fosse domandata la prosecuzione in una medesima carrozza (carrozza-salon, carrozza da ammalati, ecc.) e che a tal uopo fosse stato pagato, quanto è fissato dalle tariffe. In tal caso si renderà necessaria di volta in volta una speciale autorizzazione da parte dell'Amministrazione centrale della Ferrovia sulle cui linee s'intenderà di avviare le carrozze suddette.

Art. 3.

L'utilizzazione delle carrozze da viaggiatori e dei carri da merci, che a Chiasso ed a Luino passeranno da una linea all'altra, andrà soggetta alle disposizioni del Regolamento che al momento sarà in vigore per lo scambio del materiale ruotabile in servizio diretto italo-germanico, vale a dire per intanto a quello del 1.° Gennajo 1876, eccezione fatta del § 25-5, in riguardo al quale resta invece espressamente convenuto che le Amministra-

zioni sono responsabili delle carrozze e dei carri anche in caso d' incendio. Gli indennizzi saranno determinati in base al § 26 del Regolamento.

Art. 4.

Il pagamento dei saldi risultanti dal rendiconto concernente lo scambio del materiale ruotabile si effettuerà in valuta metallica d'oro o d'argento.

Per il materiale destinato ai servizi diretti dei convogli di viaggiatori fra una rete e l'altra, la composizione dei treni sarà regolata in modo che i percorsi dei veicoli di ciascuna Amministrazione vengano equilibrati con quelli dei veicoli delle altre.

Art. 5.

Le divergenze che potessero nascere fra le due Amministrazioni intorno alla presente Convenzione, verranno sottoposte al giudizio di arbitri, i quali saranno nominati secondo le norme già indicate agli articoli 29 e rispettivamente 28 delle Convenzioni relative all'uso comune delle stazioni di Chiasso e di Luino.

Art. 6.

La presente Convenzione, valevole sin d'ora per quanto riguarda lo scambio del materiale ruotabile alla stazione di Chiasso, entrerà in vigore, per ciò che riflette lo scambio di detto materiale alla stazione di Luino, quando verrà aperta all'esercizio la linea Pino-Luino-Oleggio.

Fatto in doppio originale.

Lucerna, il 16 agosto 1882.

In nome della Direzione della Ferrovia del Gottardo.

Il Direttore
f.° DIETLER.

Il 1.° Segretario
f.° SCHWEIZER.

Milano, il 7 settembre 1882.

Il Direttore dell'Esercizio delle Ferrovie dell'Alta Italia
f.° M. MASSA.

N.° 13091. — Approvato il 12 settembre 1882 dal Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Alta Italia.

Il Presidente
f.° A. BLUMENTHAL.

Visto ed approvato a senso della nota dell' 11 ottobre 1882. N. 70077-6894, Div X.

p. Il Ministro dei Lavori Pubblici
f.° G. DEL GIUDICE.

APPENDICI

alle

CONVENZIONI

fra la

AMMINISTRAZIONE DELLE STRADE FERRATE DELL'ALTA ITALIA E LA SOCIETA DELLA FERROVIA DEL GOTTARDO

1.ª APPENDICE

Istruzione per la consegna delle merci a Chiasso.

2.ª APPENDICE

Istruzione per la consegna delle merci a Luino.

3.ª APPENDICE

Convenzione fra le Amministrazioni delle Ferrovie Svizzero-Centrale a Basilea, del Gottardo a Lucerna e le Compagnie delle Reti Mediterranea a Milano ed Adriatica a Firenze per il trasporto dei bagagli in servizio diretto coi treni diretti circolanti tra Basilea e Milano.

4.ª APPENDICE

Convenzione risguardante la responsabilità per le merci di transito nella Stazione comune di Chiasso.

5.ª APPENDICE

Convenzione risguardante la responsabilità per le merci di transito nella Stazione comune di Luino.

1.ª Appendice

FERROVIA DEL GOTTARDO e FERROVIA DEL MEDITERRANEO

ISTRUZIONE
per la consegna delle merci
a CHIASSO

relativa
all'Art. 14 della convenzione per l'uso comune
della stazione internazionale di Chiasso del 16 Agosto
e 7 Settembre 1882.

Ferrovia del Gottardo e Ferrovia del Mediterraneo

Itsruzione

per la consegna delle merci

a CHIASSO

relativa

all'Art. 14 della convenzione per l'uso comune della stazione internazionale di Chiasso del 16 Agosto e 7 Settembre 1882.

Treni in arrivo dall'Italia.

Art. 1.

Subito dopo l'arrivo di un treno dall'Italia un apposito Agente della Ferrovia del Mediterraneo ed altro della Ferrovia del Gottardo devono procedere, d'accordo, alla verifica dei carri arrivati per accertarsi se essi corrispondono coi documenti che li accompagnano e per stabilire le prime operazioni risguardanti la prosecuzione o lo scarico dei carri stessi.

A quest'uopo l'Agente del Gottardo segnerà con gesso sui detti carri data e treno d'arrivo, se essi sieno completi e possano quindi proseguire direttamente, oppure se devono essere scaricati ed a qual luogo di scarico sieno assegnati.

Ogni irregolarità riguardo ai piombi ed ai documenti od allo esterno dei vagoni o dei carichi dev'essere accertata in contraddilorio fra l'Agente del Gottardo e quello della Mediterranea e dal primo di essi annotata su un libro detto delle riserve, indicando anche la data e l'ora dell'avvenuto accertamento. Ciascuna annotazione dovrà essere firmata dai detti due agenti e la copia delle riserve passata sollecitamente al Gestore del transito della Mediterranea per le comunicazioni che lo riguardano.

In base alle risultanze del libro delle riserve, l'Agente della Mediterranea dovrà pure fare le debite annotazioni sui fogli d'accompagnamento o sui libretti dei conduttori a salvaguardia della responsabilità del transito. (Veggasi ultimo comma Art. 12 pei processi verbali).

Eseguite siffatte operazioni preliminari, i documenti saranno rimessi all'ufficio transito della Mediterranea per gli ulteriori incombenti.

Art. 2.

I carri alla G. V. che sono destinati allo scarico ed al trasbordo devono essere tradotti al luogo di scarico nel più breve termine.

Qualora ciò non avvenisse, il delegato della Mediterranea, trascorso un periodo di tempo non superiore a 6 ore diurne, segnalerà il fatto al capo stazione della G. B. con rapporto in iscritto, nel quale farà anche le proprie riserve per le eventuali conseguenze.

Parimenti i carri della P. V. da scaricarsi e trasbordarsi dovranno essere condotti allo scarico colla maggiore sollecitudine.

Ove ciò non fosse eseguito, il Delegato della Mediterranea, trascorso un termine di 12 ore diurne, ne farà rapporto in iscritto al capo stazione della G. B., notando, anche in tal caso, le proprie riserve per ogni conseguenza.

Treni in partenza per l'Italia.

Art. 3.

Allorquando i carri sieno pronti per la partenza, o si sappia, con certezza, che possono esserlo per un determinato treno, l'ufficio della Mediterranea compilerà una distinta di tali carri, da rimettersi alla G. B. verso ricevuta, nella quale sarà indicata anche l'ora di consegna.

Tale distinta, la quale deve contenere il numero e le marche del carro, il peso complessivo del carico, la stazione destinataria ed il numero del treno, col quale si vuole che i carri sieno fatti partire, sarà consegnata alla G. B. almeno mezz'ora avanti la partenza del treno, per i carri a G. V., e 3 ore per i carri a P. V.

Spetta, ben inteso, agli Agenti della Mediterranea far tenere al conduttore del treno i documenti in iscorta ai carri ed alle merci e di provvedere per il regolare ricevimento degli uni e delle altre, secondo le norme in vigore sulle dette ferrovie.

Art. 4.

Quando avvenga che i carri non sieno fatti partire col treno indicato nell'accennata distinta di consegna, il Delegato della Mediterranea dovrà, come è prescritto all'Art. 2, farne rapporto in iscritto al capo stazione della G. B. esponendo le proprie riserve per ogni conseguenza.

Della consegna delle merci.

Art. 5.

a) Grande Velocità.

La consegna delle merci dall'una all'altra ferrovia si eseguisce, in via amministrativa, mediante elenchi, o borderaux, ai quali sono uniti tutti i documenti che devono scortare i trasporti.

Art. 6.

Le merci alla G. V. saranno consegnate, dopo l'arrivo di ciascun treno, colla maggior sollecitudine *ed avuto riguardo ai treni coi quali possono proseguire*.

Tale consegna si eseguisce separatamente per i *carri completi* e per le merci sciolte.

I termini in cui debbono eseguirsi lo scarico delle merci a G. V. dopo il loro arrivo, nonchè la loro consegna e l'inoltro saranno concordati fra le due Amministrazioni e risulteranno da un prospetto da esse approvato. Detti termini potranno essere modificati pure d'accordo fra le parti, a norma delle circostanze e ad ogni cambiamento d'orario.

Di massima le derrate alimentari, i fiori freschi e le altre merci facili a deperire saranno inoltrate coi treni d'immediata coincidenza.

Nello stabilire i termini sovraindicati devesi tener calcolo del tempo ordinariamente necessario per l'eseguimento delle operazioni di dogana.

Art. 7.

L'orario del personale dev'essere regolato in modo che i termini di cui al precedente articolo 6 possano esser normalmente osservati.

L'ora da osservarsi sarà quella di Berna.

Art. 8.

b) Piccola velocità.

La consegna delle merci a P. V. deve anch'essa essere fatta distintamente per i *carri completi* e per *le merci in colli sciolti*.

I termini in cui debbono eseguirsi lo scarico delle merci a P. V. dopo l'arrivo e la loro consegna ed inoltro debbono essere concordati fra le due Amministrazioni e risultare da un prospetto dalle stesse approvato.

Detti termini potranno essere modificati d'accordo, a norma delle circostanze e ad ogni cambiamento d'orario, avendosi sempre riguardo, specie pei carri completi, all'ora di partenza del treno d'inoltro ed al tempo ordinariamente richiesto per le operazioni doganali.

NB. S'intende che anche i carri delle derrate alimentari a piccola velocità dovranno considerarsi, relativamente alla loro consegna, come spediti alla G. V. e si dovrà applicare per essi il disposto del 4° capoverso dell'Art. 6.

Art. 9.

La consegna dei carri completi e delle merci a P. V. viene fatta a mezzo degli elenchi (borderaux), come è detto all'Art. 5.

Affinchè però, per i *carri completi*, sia conseguita maggiore sollecitudine nello eseguimento delle operazioni doganali e quindi nell'inoltro, le *dichiarazioni di dogana* saranno rimesse *prima della consegna* dei borderaux e degli altri documenti.

Art. 10.

L'orario del personale dev'essere regolato in modo che i termini, di cui al precedente Art. 8, possano esser normalmente osservati.

L'ora da osservarsi sarà quella di Berna.

Del carico e dello scarico delle merci.

Art. 11.

Di conformità alla vigente *convenzione*, il carico e lo scarico delle merci si eseguisce sotto la direzione e per mezzo delle ferrovie del Gottardo.

Art. 12.

Un agente della Mediterranea deve assistere per parte della propria Amministrazione alle dette operazioni di carico e scarico e rilevare, o prendere nota di ogni anormalità che si riscontrasse quanto allo stato delle merci e dei vagoni, come pure all'eventuali mancanze.

Tali anormalità saranno accertate mediante annotazioni in apposito libro, da firmarsi dall'incaricato della Mediterranea e da quello del Gottardo.

Le riserve fatte in tal guisa tengono, in via di massima, luogo di processo verbale.

Il processo verbale (col concorso dei periti) dovrà però essere fatto nei casi di sottrazione di merce, ovvero di avarie o sperdimenti che determinano il deprezzamento totale o quasi totale della merce.

Siffatti processi verbali dovranno pure essere redatti, per le merci a *vagone completo* di cui l'Art. 1, quando appariscano segni che denotino una sottrazione nella merce, oppure una notevole avaria o spandimento.

Art. 13.

Il libro sul quale devono farsi le annotazioni, di cui al precedente articolo (*libro delle riserve*), sarà conservato dall'incaricato della Mediterranea per le merci scaricate nel magazzeno italiano, e da quello della G. B., per quelle scaricate nel magazzeno svizzero.

Art. 14.

Il Delegato della Mediterranea dovrà consegnare, alla fine di ogni giornata, al capo stazione della G. B. una copia esatta e firmata delle riserve annotate nel proprio libro ed altrettanto farà, in senso inverso, il citato capo stazione per le riserve inserite nel suo libro.

Ciascuna Amministrazione avrà diritto di esaminare, in ogni tempo, il *libro delle riserve* tenuto dagli Agenti dell'Altra Amministrazione.

Art. 15.

L'ufficio della Mediterranea dovrà consegnare a quello del Gottardo le liste cosidette di carico per le merci destinate all'Italia o le liste cosidette di scarico per quelle destinate in Svizzera od oltre.

L'Ufficio del Gottardo praticherà altrettanto in senso inverso.

Le liste di *carico* e di *scarico* non potranno risguardare che un solo vagone e dovranno portare indicato il giorno e l'ora della consegna.

Art. 16.

Le liste di *carico* e rispettivamente di *scarico*, saranno presentate nel più breve termine, dopo l'arrivo delle merci.

Servizio merci locale e norme per le tasse di sosta.

Art. 17.

Ambedue le Amministrazioni s'incaricano di notificare al destinatario, a mezzo di appositi messaggeri, le spedizioni *locali subito* dopo il loro arrivo.

Le spedizioni locali svincolate a tempo debito presso un'Amministrazione, ma non riconsegnate a tempo debito all'altra con nuova lettera di porto, non potranno essere accettate per il trasporto oltre se non quando dalla lettera di porto originale o dal bollettino di svincolo risulti che la tassa di magazzinaggio occorsa in seguito a ritardata consegna venne già riscossa dall'Amministrazione consegnante.

Art. 18.

Le Amministrazioni procureranno di eseguire le operazioni risguardanti le merci dirette all'ufficio locale, od in partenza da esso, colla debita solerzia, osservando in via di massima generale, le disposizioni tracciate dai precedenti articoli.

Delle tasse di sosta.

Art. 19.

Le due Amministrazioni s'impegnano di applicare rispettivamente e riscuotere le tasse di magazzinaggio sia per le merci dirette al *locale* non ritirate in tempo debito, sia per quelle in *transito* o da *ferrovia a ferrovia*, che dovessero sostare nei magazzini o sui binari per ragioni dipendenti dalle parti speditrici.

Le tasse di magazzinaggio risguardanti il servizio *locale* sono devolute all'Amministrazione dalle cui linee partì la merce (se in arrivo) o sulle cui linee deve partire (se in partenza).

Quelle per le merci in *transito* o da *ferrovia a ferrovia* saranno ripartite in parti eguali fra le due Amministrazioni.

Queste ultime tasse verranno quindi applicate dall'Amministrazione che tiene la responsabilità della merce giacente e la riparazione avrà luogo per mezzo degli uffici di controllo.

Milano, 14 Febbraio 1891.

IL DIRETTORE GENERALE

delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

2.ª *Appendice*

FERROVIA DEL GOTTARDO e FERROVIA DEL MEDITERRANEO

ISTRUZIONE
per la consegna delle merci
a *LUINO*

relativa

all'Art. 13 della convenzione per l'uso comune

della stazione internazionale di Luino del 16 Agosto

e 7 Settembre 1882.

Ferrovia del Gottardo e Ferrovia del Mediterraneo

Istruzione

per la consegna delle merci

a LUINO

relativa

all'Art. 13 della convenzione per l'uso comune della stazione internazionale di Luino del 16 Agosto e 7 Settembre 1882.

Treni in arrivo dal Gottardo.

Art. 1.

Subito dopo l'arrivo di un treno dal Gottardo, un apposito Agente della Ferrovia del Gottardo ed altro della Ferrovia del Mediterraneo devono procedere, d'accordo, alla verifica dei carri arrivati per accertarsi se essi corrispondono coi documenti che li accompagnano e per stabilire le prime operazioni risguardanti la prosecuzione o lo scarico dei carri stessi.

A quest'uopo l'Agente della Mediterranea segnerà con gesso sui detti carri data e treno d'arrivo, se essi sieno completi e possano quindi proseguire direttamente, oppure se devono essere scaricati ed a qual luogo di scarico sieno assegnati.

Ogni irregolarità riguardo ai piombi ed ai documenti od allo stato esterno dei vagoni e dei carichi dev'essere accertata in contradditorio fra l'Agente della Mediterranea e quello del Gottardo e dal primo di essi annotata su un libro detto delle riserve, indicando anche la data e l'ora dell'avvenuto accertamento. Ciascuna annotazione dovrà essere firmata dai detti due agenti e la copia delle riserve passata sollecitamente al Gestore del transito del Gottardo per le comunicazioni che lo riguardano. (Veggasi ultimo comma Art. 12 pei processi verbali).

Eseguite siffatte operazioni preliminari, i documenti saranno rimessi all'ufficio transito del G. B. per gli ulteriori incombenti.

Art. 2.

I carri alla G. V. che sono destinati allo scarico ed al trasbordo devono essere tradotti al luogo di scarico nel più breve termine.

Qualora ciò non avvenisse, il delegato del G. B., trascorso un periodo di tempo non superiore a 6 ore diurne, segnalerà il fatto al capo stazione della Mediterranea con rapporto in iscritto, nel quale farà anche le proprie riserve per le eventuali conseguenze.

Parimenti i carri della P. V. da scaricarsi e trasbordarsi dovranno essere condotti allo scarico colla maggiore sollecitudine.

Ove ciò non fosse eseguito, il delegato del Gottardo trascorso un termine di 12 ore diurne, ne farà rapporto in iscritto al capo stazione della Mediterranea, notando, anche in tal caso, le proprie riserve per ogni conseguenza.

Treni in partenza per la Svizzera.

Art. 3.

Allorquando i carri sieno pronti per la partenza, o si sappia, con certezza, che possono esserlo per un determinato treno, l'ufficio del Gottardo compilerà una distinta di tali carri, da rimettersi alla Mediterranea verso ricevuta, nella quale sarà indicata anche l'ora di consegna.

Tale distinta, la quale deve contenere il numero e le marche del carro, il peso complessivo del carico, la stazione destinataria ed il numero del treno, col quale si vuole che i carri sieno fatti partire, sarà consegnata alla Mediterranea almeno ½ ora avanti la partenza del treno, per i carri a G. V., e 3 ore per i carri a P. V.

Spetta, ben inteso, agli Agenti del Gottardo far tenere al conduttore del treno i documenti in iscorta ai carri ed alle merci e di provvedere per il regolare ricevimento degli uni e delle altre, secondo le norme in vigore sulle dette ferrovie.

Art. 4.

Quando avvenga che i carri non sieno fatti partire col treno indicato nell'accennata distinta di consegna, il delegato del Gottardo dovrà, come è

prescritto all'Art. 2, farne rapporto in iscritto al capo stazione della Mediterranea esponendo le proprie riserve per ogni conseguenza.

Della consegna delle merci.

Art. 5.

a) Grande velocità.

La consegna delle merci dall'una all'altra ferrovia si eseguisce, in via amministrativa, mediante elenchi, o borderaux, ai quali sono uniti tutti i documenti che devono scortare i trasporti.

Art. 6.

Le merci alla G. V. saranno consegnate, dopo l'arrivo di ciascun treno, colla maggiore sollecitudine *ed avuto riguardo ai treni coi quali possono proseguire*.

Tale consegna si eseguisce separatamente per i *carri completi* e per le merci sciolte.

I termini in cui debbono eseguirsi lo scarico delle merci a G. V. dopo il loro arrivo, nonchè la loro consegna e l'inoltro saranno concordati fra le due Amministrazioni e risulteranno da un prospetto da esse approvato. Detti termini potranno essere modificati pure d'accordo fra le parti, a norma delle circostanze e ad ogni cambiamento d'orario.

Di massima le derrate alimentari, i fiori freschi e le altre merci facili a deperire saranno inoltrate coi treni d'immediata coincidenza.

Nello stabilire i termini sovraindicati devesi tener calcolo del tempo ordinariamente necessario per l'eseguimento delle operazioni di dogana.

Art. 7.

L'orario del personale dev'essere regolato in modo che i termini di cui al precedente articolo 6 possano esser normalmente osservati.

L'ora da osservarsi sarà quella di Roma.

Art. 8.

b) Piccola velocità.

La consegna delle merci a P. V. deve anch'essa essere fatta distintamente per i *carri completi* e per le *merci in colli sciolti*.

I termini in cui debbono eseguirsi lo scarico delle merci a P. V. dopo l'arrivo e la loro consegna ed inoltro debbono essere concordati fra le due Amministrazioni e risultare da un prospetto dalle stesse approvato.

Detti termini potranno essere modificati d'accordo, a norma delle circostanze e ad ogni cambiamento d'orario, avendosi sempre riguardo, specie pei carri completi, all'ora di partenza del treno d'inoltro ed al tempo ordinariamente richiesto per le operazioni doganali.

NB. S'intende che anche i carri delle derrate alimentari a piccola velocità dovranno considerarsi, relativamente alla loro consegna, come spediti alla G. V. e si dovrà applicare per essi il disposto del 4° capoverso dell'Art. 6.

Art. 9.

La consegna dei carri completi e delle merci a P. V. viene fatta a mezzo degli elenchi (borderaux), come è detto all'Art. 5.

Affinchè però, per i *carri completi*, sia conseguita maggiore sollecitudine nello eseguimento delle operazioni doganali e quindi nell'inoltro, le *dichiarazioni di dogana* saranno rimesse *prima della consegna* dei borderaux e degli altri documenti.

Art. 10.

L'orario del personale dev'essere regolato in modo che i termini, di cui al precedente articolo 8, possano esser normalmente osservati.

L'ora da osservarsi sarà quella di Roma.

Del carico e dello scarico delle merci.

Art. 11.

Di conformità alla vigente *convenzione*, il carico e lo scarico delle merci si eseguisce sotto la direzione e per mezzo delle ferrovie del Mediterraneo.

Art. 12.

Un agente del Gottardo deve assistere per parte della propria Amministrazione alle dette operazioni di carico e scarico e rilevare, o prendere nota di ogni anormalità che si riscontrasse quanto allo stato delle merci e dei vagoni, come pure all'eventuali mancanze.

Tali anormalità saranno accertate mediante annotazioni in apposito libro, da firmarsi dall'incaricato della Mediterranea e da quello del Gottardo.

Le riserve fatte in tal guisa tengono, in via di massima, luogo di processo verbale.

Il processo verbale (col concorso dei periti) dovrà però essere fatto nei casi di sottrazione di merce, ovvero di avarie o sperdimenti che determinino il deprezzamento totale o quasi totale della merce.

Siffatti processi verbali dovranno pure essere redatti, per le merci *a vagone completo* di cui l'Art. 1, quando appariscano segni che denotino una sottrazione nella merce, oppure una notevole avaria o spandimento.

Art. 13.

Il libro sul quale devono farsi le annotazioni, di cui al precedente articolo (*libro delle riserve*), sarà conservato dall'incarico della Mediterranea per le merci scaricate nel magazzeno italiano, e da quello della G. B., per quelle scaricate nel magazzeno svizzero.

Art. 14.

Il Delegato del Gottardo dovrà consegnare, alla fine di ogni giornata, al capo stazione della Mediterranea una copia esatta e firmata delle riserve annotate nel proprio libro ed altrettanto farà, in senso inverso il citato capo stazione per le riserve inserte nel suo libro.

Ciascuna Amministrazione avrà diritto di esaminare, in ogni tempo, il *libro delle riserve* tenuto dagli Agenti dell'altra Amministrazione.

Art. 15.

L'ufficio del Gottardo dovrà consegnare a quello della Mediterranea le liste cosidette di carico per le merci destinate alla Svizzera od oltre e le liste cosidette di scarico per quelle destinate in Italia.

L'ufficio della Mediterranea praticherà altrettanto in senso inverso.

Le liste di *carico* e di *scarico* non potranno riguardare che un solo vagone e dovranno portare indicato il giorno e l'ora della consegna.

Art. 16.

Le liste di *carico* e rispettivamente di *scarico*, saranno presentate nel più breve termine, dopo l'arrivo delle merci.

Delle tasse di sosta.

Art. 17.

Le due Amministrazioni s'impegnano di applicare rispettivamente e riscuotere le tasse di magazzinaggio sia per le merci in *transito* o da *ferrovia a ferrovia*, che dovessero sostare nei magazzeni o sui binari per ragioni dipendenti dalle parti speditrici.

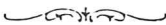
Quelle per le merci in *transito* o da *ferrovia a ferrovia* saranno ripartite in parti eguali fra le due Amministrazioni.

Queste tasse verranno quindi applicate dall'Amministrazione che tiene la contabilità della merce giacente e la ripartizione avrà luogo per mezzo degli uffici di controllo.

Milano, 14 Febbraio 1891.

IL DIRETTORE GENERALE
delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

3.ª Appendice

FERROVIA DEL GOTTARDO e FERROVIA DEL MEDITERRANEO

CONVENZIONE

fra le Amministrazioni

delle **Ferrovie Svizzero-Centrale a Basilea,**
del **Gottardo a Lucerna e le Compagnie**
delle **Reti Mediterranea a Milano**
ed **Adriatica a Firenze**

per il

trasporto dei bagagli in servizio diretto coi treni diretti circolanti tra Basilea e Milano.

gagli a destinazione di Milano ed oltre, e viceversa riceverà in consegna a Milano i bagagli destinati oltre Chiasso.

Art. 4.

A Milano, la consegna in contraddittorio dei bagagli, tanto in arrivo che in partenza avrà luogo presso il bagagliaio.

Per i bagagli in arrivo, si farà una constatazione numerica all'atto stesso dello scarico in base ai rispettivi scontrini.

Successivamente, per i colli che non sono stati trasportati sui treni coincidenti in partenza, si farà la constatazione di fatto in contraddittorio col conduttore del servizio diretto.

Subito dopo le rispettive operazioni di scarico o carico, si dovrà rilasciare ricevuta dei documenti di scorta e dei bagagli, nella quale occasione si dovranno far valere le eventuali riserve per perdite od avarie dei bagagli stessi.

Art. 5.

Nel bagagliaio, affidato al conduttore-bagagli in servizio diretto, non si potrà, da Chiasso a Milano e viceversa, caricare verun collo per e da stazioni intermedie della tratta Chiasso-Milano.

I bagagliai in servizio diretto devono circolare con piombi su quest'ultima tratta.

Per il servizio locale dei bagagli sulla tratta Chiasso-Milano si dovrà aggiungere al treno un apposito bagagliaio a Chiasso, rispettivamente a Milano.

In quest'ultimo bagagliaio si caricheranno inoltre:

a) i bagagli in servizio diretto provenienti dalla Svizzera e destinati a stazioni intermedie della tratta Chiasso-Milano, dopo effettuata la visita doganale a Chiasso;

b) i bagagli in servizio diretto provenienti da stazioni intermedie di quest'ultima tratta a destinazione della Svizzera;

c) quei bagagli in servizio diretto che, per mancanza di spazio non possono collocarsi nei bagagliai in servizio diretto dei treni provenienti dalla Svizzera a Chiasso, o dei treni in partenza per la Svizzera a Milano.

Art. 6.

I conduttori-bagagli in servizio diretto devono fare il servizio locale dei bagagli delle Reti Italiane sulla tratta Chiasso-Milano coi treni loro affidati,

in conformità alle istruzioni che verranno impartite loro direttamente dalla Società esercente.

Le Ferrovie Italiane potranno anche valersi dell'opera dei conduttori-bagagli in servizio diretto per l'eventuale trasporto in servizio locale di colli merci a grande velocità o di valori.

Art. 7.

La Ferrovia del Gottardo non deve assumersi veruna responsabilità per il servizio locale dei bagagli effettuato sulla tratta Chiasso-Milano dai conduttori-bagagli in servizio diretto.

Di fronte a quel personale, le Reti Italiane possono però esercitare, col tramite dell'Amministrazione del Gottardo, gli stessi diritti che competono alla medesima per ciò che riguarda la di lui responsabilità.

Art. 8.

Le indennità per i bagagli in servizio diretto per avarie e perdite, che sarà constatato essere avvenute in stazione di Chiasso, saranno addebitate al conto comune di detta stazione.

Per le avarie e perdite lungo il trasporto risponde quell'Amministrazione sulle cui linee ebbe origine il danno.

Se non si potesse accertare ove i bagagli in servizio diretto subirono delle avarie od andarono smarriti, le indennità da pagarsi saranno ripartite fra il rispettivo percorso svizzero e la tratta italiana Chiasso-Milano al pro rata dei chilometri effettivi.

Art. 9.

Per le prestazioni del conduttore-bagagli in servizio diretto, da mettersi a disposizione dalla Ferrovia del Gottardo, si corrisponderà una somma fissa di 12 Franchi per ciascun treno, tanto in arrivo che in partenza a o da Milano, da ripartirsi al pro rata chilometrico del percorso Lucerna-Milano nella misura del 81,69 % a carico della Ferrovia del Gottardo e del 18,31 % a carico delle Reti Italiane.

Art. 10.

I rapporti relativi alla presente convenzione fra le Ferrovie svizzere e le italiane avranno luogo a mezzo delle Amministrazioni delle Ferrovie del Gottardo e del Mediterraneo.

Art. 11.

La presente convenzione, salvo approvazione superiore per quanto concerne le Ferrovie Italiane, sarà attuata a datare dal 1° Giugno 1891 e continuerà ad aver vigore finchè non sarà stata disdetta con preavviso di 3 mesi da una delle Amministrazioni contraenti.

A partire dalla data suindicata cesseranno di aver effetto le convenzioni ora in vigore per il servizio bagagli coi treni diretti fra Basilea Milano, in quanto sono in contraddizione colla presente convenzione.

Basilea, il 6 Aprile 1891.

Per il Direttorio
della Ferrovia Svizzero-centrale:
WEISSENBACH. OBERER.

Lucerna, il 1 Aprile 1891.

Per la Direziono
della Ferrovia del Gottardo
H. DIETLER.

Milano, il 2 Maggio 1891.

Società Italiana
per le strade ferrate del Mediterraneo

Il Direttore Generale: M. MASSA — *L'Amministratore:* A. VILLA.

Firenze, il 4 Maggio 1891.

Per la Rete Adriatica
Il Direttore Generale:
BORGNINI.

57

4.ª Appendice

FERROVIA DEL GOTTARDO e FERROVIA DEL MEDITERRANEO

CONVENZIONE

risguardante

la responsabilità per le merci di transito

nella stazione comune di **Chiasso**

Ferrovia del Gottardo e Ferrovia del Mediterraneo

Convenzione

risguardante la responsabilità per le merci di transito nella stazione comune di **Chiasso**

Art. 1.

La responsabilità per le merci di transito che si trovano nella stazione comune di Chiasso carteggiate direttamente o da ferrovia a ferrovia, o da rispedirsi con nuove lettere di porto da parte di intermediari, è assunta in comune da ambedue le Amministrazioni di contatto, cioè dalle Strade ferrate italiane del Mediterraneo e dalla ferrovia del Gottardo; di conseguenza, se dette merci dovessero soffrire un danno nella prefata stazione o andassero smarrite, gli indennizzi da pagarsi dovranno, previa deduzione delle eventuali partecipazioni per parte di terzi, addebitarsi al conto comune.

Art. 2.

La responsabilità comune per le merci suindicate incomincia al loro arrivo e cessa alla loro partenza all'atto del passaggio del confine della stazione.

Art. 3.

La responsabilità per le merci in servizio locale, eccettuate quelle in rispedizione, come all'Art. 1 qui sopra, spetta esclusivamente all'Amministrazione che effettua il trasporto.

Art. 4.

L'accertamento di un danno da liquidarsi per conto comune a termini dell'Art. 1 della presente Convenzione deve aver luogo in concorso del Capo-stazione della ferrovia del Gottardo e del Delegato della ferrovia del Mediterraneo.

Fatto in doppio originale.

Lucerna, li 26 Marzo 1890.
PER LA DIREZIONE
della Ferrovia del Gottardo
H. Dietler.

Milano, li 9 Maggio 1891.
IL DIRETTORE GENERALE
della Ferrovia del Mediterraneo
M. Massa.

5.ª *Appendice*

FERROVIA DEL GOTTARDO e FERROVIA DEL MEDITERRANEO

CONVENZIONE

risguardante

la responsabilità per le merci di transito

nella stazione comune di **Luino**

Ferrovia del Gottardo e Ferrovia del Mediterraneo

Convenzione

risguardante la responsabilità per le merci di transito nella stazione comune di **Luino**

Art. 1.

La responsabilità per le merci di transito che si trovano nella stazione comune di Luino carteggiate direttamente o da ferrovia a ferrovia, o da rispedirsi con nuove lettere di porto da parte di intermediari, è assunta in comune da ambedue le Amministrazioni di contatto, cioè dalle Strade ferrate italiane del Mediterraneo e dalla ferrovia del Gottardo; di conseguenza, se dette merci dovessero soffrire un danno nella prefata stazione o andassero smarrite, gli indennizzi da pagarsi dovranno, previa deduzione delle eventuali partecipazioni per parte di terzi, addebitarsi al conto comune.

Art. 2.

La responsabilità comune per le merci suindicate incomincia al loro arrivo e cessa alla loro partenza all'atto del passaggio del confine della stazione.

Art. 3.

La responsabilità per le merci in servizio locale, eccettuate quelle in rispedizione, come all'Art. 1 qui sopra, spetta esclusivamente all'Amministrazione della ferrovia del Mediterraneo.

Art. 4.

L'accertamento di un danno da liquidarsi per conto comune a termini dell'Art. 1 della presente Convenzione deve aver luogo in concorso del capo-stazione delle Strade ferrate italiane del Mediterraneo e del Delegato della ferrovia del Gottardo.

Fatto in doppio originale.

Lucerna, li 20 Marzo 1890.

PER LA DIREZIONE
della Ferrovia del Gottardo
H. Dietler.

Milano, li 9 Maggio 1891.

IL DIRETTORE GENERALE
della Ferrovia del Mediterraneo
M. Massa.